

frühjahr 2012

# reflektor

Magazin für Mobilität, Verkehrspolitik und Fahrradkultur.

Herausgegeben vom ADFC Sachsen e.V.

## Angst vorm Radfahren?

Die Stadt als  
Parkplatz?

ADFC nun auch  
in Ostsachsen





## Kontakte:

### Landesgeschäftsstelle

#### ADFC Sachsen e.V.

Bischofsweg 38, 01099 Dresden,  
Tel.: 03 51-501 39 15  
Fax: 03 51-501 39 16  
www.adfc-sachsen.de  
info@adfc-sachsen.de  
Öffnungszeiten:  
Mo 10 – 14 Uhr, Mi 15 – 19 Uhr

#### Bett+Bike Sachsen

Antje Böttcher,  
Grünwaldstr. 19, 04103 Leipzig,  
Tel.: 03 41-215 55 45  
bettundbike@adfc-sachsen.de  
www.bettundbike.de

#### ADFC Chemnitz e. V.

Geschäftsstelle u. Infoladen: Umweltzentrum  
Henriettenstr. 5, 09112 Chemnitz  
Tel. u. Fax: 0371-90 31 32  
gs@adfc.in-chemnitz.de  
www.adfc-chemnitz.de  
Öffnungszeiten:  
Mo 14.30 – 18.30 Uhr, Do 9 – 12 Uhr

#### Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge

Radfahrerkirche Stadt Wehlen:  
Pfarrer Michael Schleinitz  
Dorfstraße 1, 01847 Lohmen,  
Tel.: 035 01-58 73 87  
michael.schleinitz@evlks.de  
Jens und Kirsten Sackmann,  
Neue Straße 5, 01744 Dippoldiswalde,  
OT Seifersdorf, Tel.: 035 04-61 97 66  
sackmann@yahoo.de

#### Vogtlandkreis

Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.,  
Am Markt 12, 08491 Netzschkau, Tel.:  
037 65-30 06 80, Fax: 30 06 81,  
vogtland@radkulturzentrum.de  
www.radkulturzentrum.de

#### Landkreis Görlitz

Jens Janeck, Jahnstr. 8, 02828 Görlitz,  
Tel.: 035 81-66 76 59  
jjaneck@gmx.de  
Michael Cleve, Postfach 11, 02747 Herrnhut,  
Tel.: 03 58 73-403 16  
a.michael.cleve@t-online.de  
Ingolf Sperling, Zittauer Straße 27,  
02788 Hirschfelde, Tel.: 03 58 43-204 81  
adfc-zittau@web.de

#### Landkreis Mittelsachsen

Thomas Kotte, Chemnitz Str. 5,  
04703 Leisnig, Tel.: 034321-620 35  
thomas.kotte@gmx.de

Siegfried Milde, Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 13 b,  
09669 Frankenberg,  
Tel.: 03 72 06-88 11 80

#### Landkreis Nordsachsen

Radfahrerkirche Weßnig:  
Pfarrer Tobias Krüger,  
Pfarrstr. 1, 04874 Belgern ,  
Tel. u. Fax: 03 42-244 02 28  
tob.krueger@googlemail.com  
www.radfahrerkirche.de

#### Landkreis Zwickau

Ulrich Skaruppe – siehe Landesverband

#### Erzgebirgskreis

Matthias Langer, Altmarkt 2,  
09468 Geyer, Tel.: 037 34-69 10 59

Kontaktdaten der Geschäftsstellen  
Leipzig und Dresden finden Sie auf den ent-  
sprechenden Regionalseiten (S.10 ff.).

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

ADFC Sachsen e.V.  
Bischofsweg 38, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-501 39 15  
Fax: 0351-501 39 16  
www.reflektor-magazin.de  
info@reflektor-magazin.de

### Vorstand:

Ulrich Skaruppe, ulrich.skaruppe@  
adfc-sachsen.de, Falk Mölle, falk.  
moelle@adfc-sachsen.de, René  
Gerullis, rene.gerullis@adfc-sachsen.  
de, Jochen Böttcher, jochen.boettcher@  
adfc-sachsen.de

### Redaktion und Lektorat:

Konrad Krause (V.i.S.d.P.),  
Sascha Böhme, Yvonne Kaden,  
Benedikt Krüger, Anne Jubeh,  
Franz Richard Kunze. *Namentlich  
gekennzeichnete Beiträge entsprechen  
nicht unbedingt der Meinung der  
Redaktion oder des Herausgebers.*

**Layout u. Satz:** Antje Ehrhardt,  
geografik\_ehrhardt@gmx.de

**Fotos:** ADFC, wenn nicht anders  
gekennzeichnet

**Druck:** PägeDruck Leipzig  
gedruckt auf 100 % Altpapier

**Erscheinungsweise & Auflage:**  
4 mal jährlich, 6 000 Exemplare

**Vertrieb:** Mitglieder des ADFC  
Sachsen e.V. erhalten den Reflektor  
frei Haus; Kostenlose Verteilung über  
Fahrradläden, Bibliotheken usw.

### Anzeigenverkauf:

Sascha Böhme,  
anzeigen@reflektor-magazin.de

**Redaktions- und Anzeigen-  
schluss der folgenden Ausgabe:**  
20. April 2012

# Prolog

## Warnwesten für rosa Elefanten!

In der Debatte um Sicherheit im Straßenverkehr hat sich in den letzten Jahren eine „Selbst-Schuld-Rhetorik“ breit gemacht. Radfahrer, die keinen Helm tragen, sind selbst Schuld an ihren Verletzungen, wenn es zu einem Unfall kommt. Und Kinder haben im öffentlichen Raum bald nichts mehr zu suchen, sofern sie keine Warnweste tragen. Sind zum Schluss die Kinder (und analog: die Radfahrer) zu gefährlich für den flüssigen Autoverkehr?

Vordergründig scheint zwar das Tragen von Warnwesten der eigenen Sicherheit zu nützen. Erscheint ja auch logisch: Ich werde besser gesehen, also fährt mich das Auto nicht um. Wagen wir doch mal, die Betrachtung umzudrehen. Führt nicht meine besondere Kenntlichmachung dazu, dass der Kraftverkehr noch ein bisschen schneller und noch ein bisschen unaufmerksamer fahren kann? Bewirkt nicht meine Spezialweste und die Girlande blinkender Lämplein auch, dass mein motorisierter Freund noch ein bisschen weiter vom Sichtfahrgebot abrücken, schneller fahren kann? Soll sich die ganze Welt der Sehfähigkeit der Autofahrer anpassen? Oder nicht vielleicht doch die Autofahrer der Welt, durch die sie sich bewegen?

Es erfordert sicher ein gewisses Umdenken, den aktuellen Verkehrsproblemen – vom zu schnellen Auto bis zu Halbblinden im Besitz eines Führerscheins – wirksam zu begegnen. Regelmäßige Sehtests für

Autofahrer, niedrigere Geschwindigkeiten abseits von Autobahnen und genügend Polizeikontrollen würden die Sicherheit auf unseren Straßen erhöhen.

Es verwundert nicht, dass statt wirksamer Lösungsansätze die schwächeren Verkehrsteilnehmer mit Angstkampagnen für die Gefahren des motorisierten Verkehrs verantwortlich gemacht werden sollen. Zahlreiche Akteure profitieren von dieser Angst: Der ADAC kann Aktivität vortäuschen, indem er Warnwesten an Schulanfänger verteilt. Die Mitarbeiter der Hannelore-Kohl-Stiftung sichern durch knallige Angstkampagnen ihren Arbeitsplatz. Und auch Medien und Populisten sind dankbar: Angst verkauft sich einfach besser, als die komplexe Wahrheit, die statt in richtigem Schwarz-Weiß immer nur in Mittelgrau daherkommt.

Angst wirkt. Das (durch Fakten nicht gedeckte) Gefühl der überdurchschnittlichen Gefährdung auf dem Fahrrad bringt viele Menschen dazu, auf ihren alltäglichen Wegen aufs Rad zu verzichten. Wir möchten deshalb in diesem Heft der Konstruktion von Angst nachgehen.

Zwei schöne letzte Sätze für diesen Prolog fallen mir eben noch ein: Wie macht man einen rosa Elefanten unsichtbar? Pedale anschrauben.

Konrad Krause



Konrad Krause ist Chefredakteur des Reflektor Magazins.

Foto: Susanne Krause



Völlig angstfrei bewegt sich diese junge Amsterdamerin mit ihrem Einkauf durch die Stadt.

Foto: Mayhem/Flickr

INHALT				
	Titelthema	Sachsen		Rubriken
4	Angst vorm Radfahren?	14 Dreckige Luft in Sachsens Städten	18 Ein Neustart: Radfahrer zwischen Zittau und Weißwasser werden aktiv und suchen Mitstreiter	2 Kontakte, Fördermitglieder, Impressum
	Regional	14 Verkehrsdialog Sachsen: Bürgerrechte nur für Autofahrer?	19 Neues Bett+Bike-Verzeichnis	15 Beitrittsformular
10	Dresden	15 Radfahrer ganz Sachsens – vernetzt euch!		19 Leserbriefe
12	Leipzig	18 ADFC Sachsen wächst stetig		
			Perspektiven	
			16 Die Stadt als Parkplatz?	



# Angst vorm Radfahren?

Von Benedikt Krüger

Für die Heerscharen, die tagaus, tagein mit dem Rad zur Arbeit fahren oder zumindest am Samstag gerne mal eine ausgedehntere Spritztour unternehmen, dürfte das schwerlich ein Thema von Belang sein. Selbst ein eingefeischter Fahrradmuffel fürchtet sich wohl mehr vor Nachbarn als vor dem einmal jährlich anstehenden Betriebsausflug mit Rad entlang der Elbe. Gut, vielleicht kennt der Eine oder Andere jemanden, dem das Radfahren tatsächlich ein bisschen gefährlich erscheint. Unter Umständen ist man nach einem Sturz auch schon einmal etwas vorsichtiger in die Pedale gestiegen. Doch die allerwenigsten werden beim Anblick eines Drahtesels in Panikattacken geraten. Lohnt es sich dann überhaupt, der Angst einen eigenen Artikel in einem Fahrradmagazin zu widmen?



Kultur der Angst im öffentlichen Raum: Ghost Bikes in London.

Foto: i bike london/Flickr

Möglicherweise gewinnt das Thema für den geneigten Leser an Fahrt, wenn man an die ganz erklecklichen Summen denkt, die heutzutage für Sicherheitsausrüstung am Fahrrad oder am Fahrer ausgegeben werden können. Es soll im folgenden Artikel jedoch keineswegs, am Beispiel der rasanten Radlerspezies, die vorzugsweise ohne Bremsen, Licht und Helm, dafür aber mit den schicksten Kopfhörern unterwegs sind, demonstriert

werden, dass man sich vor nichts zu fürchten habe. Es wird auch nicht über die farbenfrohe Kombination von neongelben Sicherheitswesten, hellblauen Jack-Wolfskin-Jacken und knallroten Sturzhelmen hergezogen. Stattdessen lassen wir uns inspirieren von einigen Überlegungen, die der britische Forscher Dave Horton in einem Essay mit dem Titel „Fear of cycling“ angestellt hat.

Horton, seines Zeichens Soziologe an der Universität Lancaster, Alltagsradfahrer und Mitglied der Cycling and Society Research Group, geht der Frage nach, warum die meisten seiner Landsleute Radfahren zwar prinzipiell für eine gute Sache halten, sich dann aber doch nur zögerlich auf den Sattel schwingen. Dabei richtet sich sein Augenmerk nicht auf Standardausflüchte, wie Bequemlichkeit oder zu anspruchsvolle Höhenprofile, sondern auf Begründungszusammenhänge, die in irgendeiner Weise damit zu tun haben, dass den Radfahrer im turbulenten Feierabendverkehr möglicherweise doch einmal ein beklommenes Gefühl beschleicht. Horton geht es darum, zu zeigen, dass dieses etwas nebulöse, vielleicht kaum wahrgenommene Gefühl komplexere Ursachen hat als den trivialen Umstand, dass sich Radfahrer inmitten der blechbewährten Konkurrenz ohne eine solche „Panzerung“ fortbewegen.

## Angst als soziale Konstruktion

Statt als unverrückbaren anthropologischen Fakt, als instinkthafte Reaktion auf die Umwelt, sind Horton zufolge viele der Ängste beim Radfahren sozial konstruiert. Angst-Konstrukte sind – nicht nur in Bezug aufs Radfahren – ihrerseits Ergebnis gesellschaftlicher Kontroversen und Praktiken, die sich um teils sehr konkrete

Sachverhalte drehen. Als die typischerweise neuralgischen Punkte, in deren Umfeld die Angst vorm Radfahren konstruiert wird, identifiziert Horton Themen wie Verkehrserziehung, Helmpflicht, Fahrradwege und – etwas weniger konkret – der Fahrradfahrer als ‚der Andere‘, also als derjenige, der immer wieder aus dem konventionellen gesellschaftlichen Rahmen fällt.

Interessant ist dabei nicht nur, wie diese Konstrukte zustande kommen, sondern auch, von welchen unschweligen Voraussetzungen sie leben. Horton veranschaulicht seine Untersuchungen mit einer ganzen Reihe von Beispielen, die sich freilich vorwiegend auf den britischen Raum beschränken. Nun mag das Fahrradfahren in Großbritannien ganz anders gesellschaftlich situiert sein als hier in Deutschland. Die Fragen, die Horton stellt, lassen sich nichtsdestoweniger auch mit Blick auf die deutsche Verkehrssituation anbringen.

Denn es ist keineswegs ein Alleinstellungsmerkmal britischer Verkehrserziehungsmaßnahmen, dass sie den Straßenverkehr in einer Weise darstellen, die suggeriert, man könne sich nur unter Aufbringung eines Höchstmaßes an Sicherheitsvorkehrungen zu Fuß oder mit dem Rad auf den Straßen des 21. Jahrhunderts bewegen. So

erweckt beispielsweise die ADAC-Broschüre „Schulwegratgeber“ den Eindruck, dass sich junge Schülerinnen und Schüler am besten gar nicht mehr ohne Begleitung auf den Weg zur Schule begeben sollten: „Die Schulanfänger sind nämlich aufgrund ihres Entwicklungsstandes den komplexen Situationen des Straßenverkehrs nicht gewachsen und schnell überfordert“. Daher wird den Eltern nicht nur empfohlen, den Weg zur Schule mit den Kindern einzutüben, sondern hin und wieder zu kontrollieren, wie „die Kleinen den Schulweg meistern“. Selbstverständlich ist das Kind mittels Reflexstreifen und Sicherheitswesten auch kleidungsmäßig so „aufzupeppen“, dass es nur noch von blinden Autofahrern übersehen werden könnte.

Der Freistaat Sachsen nimmt es mit seiner „leuchtenden“ Vorbildrolle sogar so genau, dass die zu Beginn des Schuljahres 2011/12 an alle



Angstkampagne der Hannelore-Kohl-Stiftung

Foto: Hannelore-Kohl-Stiftung

Schulanfänger ausgeteilten Sicherheitswesten zurückgerufen wurden, weil die Reflektorstreifen nur 20 statt der vorgeschriebenen 25 Meter zurückstrahlten. Im gleichen Atemzug versäumt es der ADAC nicht darauf hinzuweisen, dass von den 30.837 im Straßenverkehr verunglückten Kindern, die meisten – nämlich 11.066 – als Radfahrende unterwegs waren, dicht gefolgt von denjenigen Kindern, die als Pkw-Insassen zu Schaden kamen. Diese Zahlen wirken auf den ersten Blick angsteinflößend, und das, obwohl die Statistik zugleich erkennen lässt, dass die Zahl stetig im Abnehmen begriffen ist. Sie würde noch mehr an Schrecken verlieren, sobald man nachforscht, was genau denn unter „Verunglückten“ zu verstehen ist. In der aktuellen Ausgabe der „Radwelt“ wurde bereits darauf hingewiesen, dass allein der Terminus „schwerverletzt“ sich in den einschlägigen Statistiken als erstaunlich strapazierfähig erweist, wenn er alle diejenigen bezeichnet, die nach einem Unfall mindestens 24 Stunden in einem Krankenhaus verbrachten. Mit dem Begriff „verunglückt“ ist demzufolge eine noch größere Bedeutungsbreite impliziert, vom blauen Fleck bis zum Unfalltod. Ebenfalls unklar bleibt, wie sich diese Zahlen zur absoluten Zahl der Rad fahrenden Kinder verhalten.

Nie so sicher und doch nie so ängstlich

Die Bemühungen um die Sicherheit der Kinder sind aller Ehren wert. Dennoch mag dem weniger orthodoxen Straßenverkehrsteilnehmer die Frage in den Kopf schießen, warum denn vorrangig Kinder verkehrstauglich erzogen – von Dressur soll hier natürlich keine Rede sein – werden müssen. Es wäre doch denkbar, dass gerade innerorts in einem Tempo gefahren wird, mit dem gewährleistet ist, dass auch die

„Anfänger“ in Sachen Verkehrsbeobachtung und -einschätzung eine reale Chance haben.

Nicht minder auffällig ist die gezielt furcht-einflößende Präsentation diverser statistischer Daten, mit der die vermeintliche Straßenuntauglichkeit der Kinder in Szene gesetzt wird. Es wird jedenfalls deutlich, wie eine „Kultur der Angst“ künstlich stilisiert werden kann, die schlussendlich in die paradoxe Situation mündet, die Horton beinahe aphoristisch mit den Worten auf den Punkt gebracht hat: „Wir waren nie so sicher und gleichzeitig nie so ängstlich.“

Doch Verkehrserziehung und Statistiken sind nicht die einzigen Elemente im großen Baukasten der Angstkonstrukteure. Auch Radwege, die als solche von vielen Radfahrern durchaus



Keine Westen, keine Helme, keine Angst: Radfahren in Amsterdam. Foto: Amsterdamed/Flickr

willkommen heißen werden, tragen auf ihre Weise dazu bei, dass Fahrradfahren als potenziell gefährliche Sache wahrgenommen wird. Denn näher betrachtet unterstützen sie die Auffassung, dass es einen allein den Radfahrern vorbehaltenen Bereich gibt, der dadurch sicher sei vor den Gefahren der „richtigen“ Straße. Die räumliche Trennung wird durch jeden neuen Radweg im kollektiven Bewusstsein zementiert und damit auch die stillschweigende Annahme, dass Radfahrer nichts auf der Straße zu suchen hätten. Mithin führt das dazu, dass man dort, wo sich keine Radwege befinden, die Radler, anstatt wie vorgesehen auf der Fahrbahn, oft auf dem Gehweg antrifft. Die an und für sich banale Tatsache, dass man sich mit einem Fahrrad grundsätzlich auf der Fahrbahn fortbewegt, verliert auf diese Weise ihre Selbstverständlichkeit.

Zugleich verschärft sich die Spirale der Angst, denn im selben Maße, in dem weniger Radfahrer auf der Straße unterwegs sind, sind die motorisierten Verkehrsteilnehmer weniger gezwungen sich mit Rücksicht auf Schwächere durch die Straßen zu bewegen. Die Aufmerksamkeit der Autofahrer lässt nach, ihre Geschwindigkeit nimmt zu. Und Radfahren wird so tatsächlich gefährlicher. Wen wundert es dann noch, dass die nachwachsende Generation zuerst trainiert werden muss, bevor man sie auf die Straße lässt.

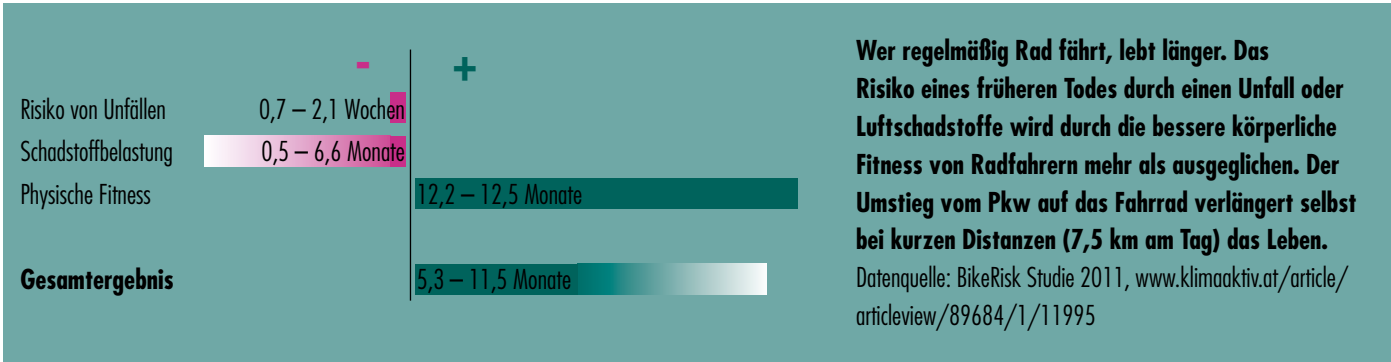
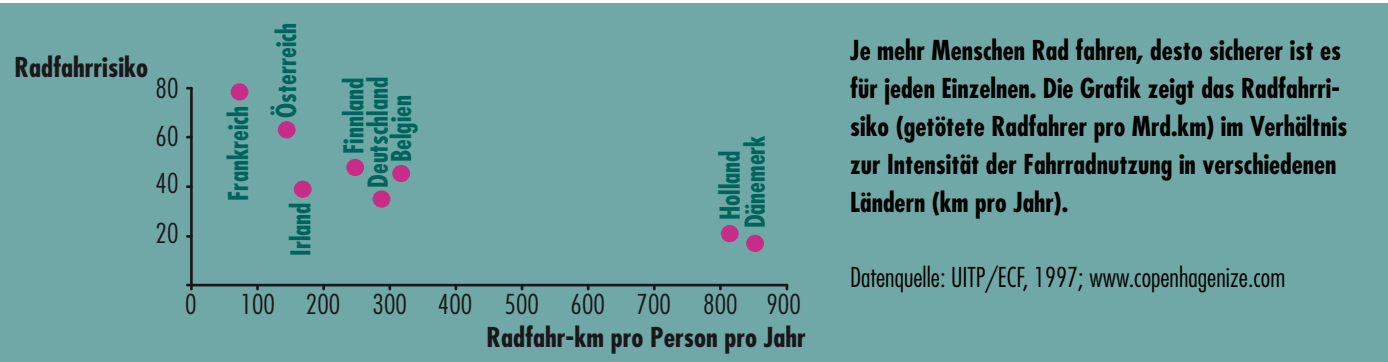
Sicherheitsdiskurse variieren von Land zu Land

Empirisch lässt sich dieser Umstand e contrario am Beispiel Holland nachvollziehen. Die relativ gesehen größere Anzahl an Fahrradfahrern geht dort einher mit einer verhältnismäßig niedrigen Quote von Radfahrnfällen – eben weil der Radfahrer eine Selbstverständlichkeit im Straßenverkehr darstellt. Bezeichnenderweise gibt es in Holland nicht annähernd ein solches Geze-

ter um die Helmpflicht wie hierzulande und das nicht etwa, weil alle Holländer Helme und Warnwesten zu ihren Lieblingskleidungsstücken zählen – ganz im Gegenteil! Gerade dieses Beispiel führt vor Augen, dass die öffentliche Wahrnehmung, wie sicher bzw. unsicher das Radfahren im Straßenverkehr sei, erheblich von den sie umgebenden Diskursen beeinflusst ist.

Die hiesigen medialen Debatten drehen sich alle Monate wieder um das leidige Thema Helmpflicht. Zuletzt fühlte sich Bundesverkehrsminister Ramsauer bemüßigt, seinem Ärger darüber Ausdruck zu verleihen, dass noch immer nicht die von ihm favorisierten 50 % aller Radfahrer zum Helm griffen. Wozu soll ich mich meiner Entscheidungsfreiheit begeben? – fragen sich die Angegriffenen. Weil die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verletzten nur noch langsam sinkt? Angesichts des stetig anwachsenden Radverkehrs in den Großstädten ist dies ein kaum beunruhigender Trend. Doch lassen wir diese schon vielfach ausgefochtene Debatte auf sich beruhen. Widmen wir uns wieder der Frage, wie die Forderungen Ramsauers und anderer Sicherheitsaktivisten die gefühlte Sicherheit von Radfahrern beeinträchtigen.

Eine von der Hannelore-Kohl-Stiftung initiierte Kampagne, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, auf die bei Radfahrnfällen drohenden Schädelverletzungen aufmerksam zu machen, zeitigte eine aufwendige und nicht wenig dramatisch anmutende Straßenplakataktion, die allein schon gereicht hätte, um jedem ambitionierten Radler die Lust am Fahrradfahren zu verderben. In diesem Rahmen wurde überdies eine Aufklärungsmaßnahme an Schulen mit dazugehöriger Homepage „Fahrradhelm-macht-Schule.de“ ins Leben gerufen. Diese Homepage berichtet von





tragischen Einzelschicksalen (zwei an der Zahl!!) und liefert auch den unausweichlichen, dilettantisch produzierten Aufklärungsspot. Noch einmal: Es geht hier nicht darum, die Sinnhaftigkeit von Fahrradhelmen zu bestreiten, sondern darum, aufzuzeigen, dass auch die Plakate der Hannelore-Kohl-Stiftung ihren Teil dazu beitragen, dass das Fahrradfahren überhaupt erst in einem unnötig hohen Maß mit Angst besetzt sein kann – und das angesichts sinkender Unfallzahlen. Übersehen wir auch einmal geflissentlich, dass die wesentlichen Initiatoren der „Fahrradhelmmacht-Schule-Kampagne“ – neben der Stiftung vor allem der Helm- und Schlässerhersteller Abus, der Reflexfolienproduzent 3M und die Züricher Versicherungsgruppe – sicher nicht nur uneigennützige Interessen mit der Unterstützung der genannten Kampagne verfolgen. Welches Kind und welcher Erwachsene wagt sich nach dem Anblick eines in einer tiefroten Blutlache liegenden Mädchens noch gerne mit dem Fahrrad auf die Straße, ganz gleich, ob mit oder ohne Helm? Wer traut sich überhaupt noch aus dem Haus, nachdem er gehört hat, dass ein unglücklicher Sturz mit dem Fahrrad mit einem mehrjährigen Koma endete? Evozieren solche Bilder und Schicksalsberichte nicht vielmehr die Sehnsucht nach noch umfangreicheren Sicherheitsvorkehrungen?

Der Risikoforscher John Adams meinte diesbezüglich, dass die Logik der Helmkampagnen letztlich auf eine Welt hinauslaufe, in der jeder wie ein American-Football-Spieler herumlaufe, um vor jedweder Gefahr, die im Alltag lauern könnte, ausreichend geschützt zu sein. Fraglich ist auch, ob Angstmacherei überhaupt den erhofften Erfolg, nämlich eine höhere Sicherheit im Straßenverkehr, erbringen kann. Die Wirksamkeit von Fahrradhelmen an sich wird zumindest nicht nur bejaht. Gründe dafür sind etwa deren Unzulänglichkeit bei Unfällen im höheren Geschwindigkeitsbereich oder aber der Umstand, dass das Helmtreten bisweilen zu einer höheren Risikobereitschaft, in Fachkreisen Risikokompensation genannt, seitens der Radfahrer verleite. Auch die – besonders bei Kindern weit verbreitete – sicher bequemere, aber falsche Einstellung des Kinngurts kehrt die schützende Wirkung des Helms leicht ins Gegenteil.

Zudem haben Studien, die in Australien im Anschluss an die dortige Einführung der Helmpflicht durchgeführt wurden, gezeigt, dass wegen besagter Pflicht die Zahl der Radfahrer bei Kindern um 42 % und bei den Erwachsenen um 29 % sank. Das wiederum führt in den oben schon erwähnten Teufelskreis: Dort, wo sichtbar weniger Radfahrer unterwegs sind, steigt das Unfallrisiko für jeden Einzelnen.

### Der Radfahrer als „der Andere“

In einer solchen Umgebung kann dann freilich eine so überzogene Phrase, wie die des baden-württembergischen Grünen-Politikers Winfried Hermann problemlos auf Zustimmung stoßen. Dieser gab in der Welt am Sonntag vom 13.11.2011 zu Protokoll: „Man fühlt sich als Radler oft wie Freiwild für Autofahrer“. Kein Wunder, wenn in dieser Gemengelage Radfahrer zu „Desperados, die dem Tod jeden Tag mindestens einmal ins Auge sehen“ stilisiert werden – so jedenfalls war es jüngst in einem Artikel des Spiegel-Magazins zu lesen.

Noch immer wird der Radfahrer als Fremdkörper im Straßenverkehr wahrgenommen. Und warum? Weil er sich auf eine Weise fortbewegt, die keinem so richtig in den Kram passt. Den Fußgängern – zurecht – nicht, weil er auf dem Trottoir zu einer Gefahr für diejenigen wird, die ohnehin schon die Schwächsten im alltäglichen „Kampf um die Straße“ sind. Für die Autofahrer ist er vor allem ein weiteres Hindernis im selten flüssig fließenden Stadtverkehr.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts sah das noch anders aus. Damals war das Auto der Fremdkörper und der radelnde Bürger stellte neben dem Fußgänger die Normalität im Straßenbild dar. Mit der massenhaften Verbreitung des Automobils wurde er jedoch zunehmend marginalisiert. So sehr, dass in den 70er Jahren kein einziger Verkehrsplaner noch auf die Idee kam, etwas anderes als großspurige Autorouten in den Städten zu implementieren. Nun starb der so an den Rand gedrängte Sozialtyp des radelnden Hobby-Cowboys aber nicht einfach aus. Nein, schlimmer: Mehr und mehr stellte der Griff zum Fahrrad angesichts drastisch steigender Benzinpreise und teurer Nahverkehrstickets die plausibelste

Fortbewegungsalternative in der Stadt dar. Doch solange er in einer klar erkennbaren Minderheit ist, wird er dämonisiert, als „Desperado“, wie oben zu lesen war, oder als „Pedalritter“, jedenfalls als eine Figur, die um ihren Platz kämpfen und vielfältigen Gefahren trotzen muss und deshalb eigentlich nicht ganz bei Trost sein kann. Und tatsächlich haben sicherlich die meisten „Pedaleros“ ihre „Guerilla“-Strategien entwickelt, um den Gefahren des Straßenverkehrs zu entgehen: Abkürzungen, das Fahren auf weniger frequentierten Straßen etc.

Es gibt auch noch die etwas aggressivere Spezies, die sogenannten „Rad-Rambos“, vermutlich eher Einzelgänger, die mit deutlich härteren Bandagen in den täglichen Straßenkampf einsteigen, indem sie vorfahrtschneidende Autofahrer wenig dezent durch Aufreißen der Autotüren o.ä. auf das Vergehen aufmerksam machen (nähere Informationen sind bei den Fahrrad-Experten von Spiegel Online unter der Rubrik

„Nahkampfzone Straßenverkehr“ nachzulesen). Sieht man von diesen wenigen drastischen Beispielen ab, könnte man fast behaupten, der Radfahrer habe sich im Prinzip mit der Situation arrangiert.

Offiziell aber muss der Radfahrer Angst haben, soll er Helme und Westen tragen, Sicherheitstrainings absolvieren und sich von den dramatischen Statistiken blenden lassen. Wozu? Ein Schelm, wer jetzt denkt: Damit sich bloß nichts ändert. ●

**Autor Benedikt Krüger trägt aus Angst vor Sicherheitsfanatikern auch am Arbeitsplatz Sicherheitsweste.**



Es geht auch anders: Mit witzigen Botschaften spricht die Kampagne „Kopf an: Motor aus“ Autofahrer an, ihr Verhalten zu ändern.

Foto: Thomas Homberger/Flickr

### Weitere Informationen

- Fear of Cycling. Essay von Dave Horton: <http://bit.ly/sip1q>
- Zukunft Mobilität zur Radhelmpflicht für Kinder: <http://bit.ly/A6g7Fe>
- Sinn und Nutzen von Fahrradhelmen: <http://bit.ly/zRq5s9>



## DRESDEN

## Für Parkplätze ist Geld da

Nachdem das Verwaltungsgericht Dresden die Benutzungspflicht der Radwege auf der Kesselsdorfer Straße aufgehoben hat (Reflektor berichtete), wurden sie nun komplett entfernt. Für eine Sanierung der Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, wie es der ADFC fordert, will die Stadt kein Geld aufbringen. Stattdessen wird kräftig in den Bau von Parkbuchten investiert. Nachdem bereits letztes Jahr für über 30.000 Euro Parkplätze für 25 Autos gebaut wurden, sollen nun weitere 17 folgen. Die Bereitstellung einer fünfstelligen Summe für ein

paar Parkplätze zeigt, dass es am Geld eigentlich nicht liegen kann.

Fehlende Fahrradparkplätze tragen ebenso dazu bei, dass die Kesselsdorfer Straße für den Radverkehr unattraktiv ist. Dabei könnte der angrenzende Einzelhandel gerade von den Radfahrern profitieren: Laut Untersuchungen der TU Dresden sorgen Radfahrer für höhere Umsätze als Autofahrer. Die Händler sollten dieses Potenzial ausschöpfen, statt nach Autoparkplätzen zu schreien.

**Zur Mitgliederversammlung am 8. Februar hat der ADFC Dresden einen neuen Vorstand gewählt. Anne Jubeh, Nicole Matthies, Konrad Krause und Dirk Spitzner werden den Verein für die nächsten zwei Jahre leiten. Zur Mitgliederversammlung wurde ebenso eine Arbeitsgruppe gegründet, die einen Radweg Dresden-**

**Berlin voranbringt. Mehr dazu sicher im nächsten Heft.**

**Der ADFC Dresden ist mit 1200 Mitgliedern der stärkste ADFC-Kreisverband Ostdeutschlands. Im Jahr 2011 ist er um 200 neue Mitglieder gewachsen.**

## Wo bleibt der Winter(dienst)?



Nur dort zu erkennen, wo Autos fahren: Dresdner Radwege im Winter.

Foto: Konrad Krause

Zwar begann der Winter dieses Jahr etwas später und weniger schneereich. Dennoch stellt sich die Frage, ob denn die Stadt Dresden auf Schnee und Eis ausreichend vorbereitet ist. Besonders Radfahrer interessiert dieser Sachverhalt, denn in den letzten Wintern hatten sie damit zu kämpfen, dass Radwege bei Räum- und Streudienern schlichtweg ignoriert wurden.

Nun soll es angeblich anders sein: „Der städtische Winterdienst ist heute mit 50 Arbeitskräften und 40 Streufahrzeugen einsatzbereit. In den Morgenstunden wurden bereits Kontrollfahrten, vor allem in den Höhenlagen und an Gefällestrecken der Hauptstraßen, realisiert. Dort wurde nach Bedarf gestreut. Sollte es im Laufe des Tages zu Schneefall im Stadtgebiet kommen, wird der Winterdienst dann auch hier unterwegs sein.“ heißt es im Dresden-Newsletter.

Doch die Realität sieht anders aus. Zwar wären die Kosten für eine regelmäßige und zuverlässige Räumung des Radwegenetzes vergleichsweise gering. 200 Kilometer Radwege kann man für etwa 100.000 Euro vom Schnee beräumen. Doch Räumfahrzeuge für Radwege hat die Stadt Dresden nicht, selbstständige Radwege wie der Elberadweg werden nicht betreut und „eine generell schneefreie Piste kann unter winterlichen Wetterverhältnissen generell nicht gefordert werden“. Basta. Da kann man nur hoffen, dass der Winter so endet, wie er begonnen hat. Nämlich ohne Schnee.

Anne Jubeh

## Albertbrücke: Dresdner veralbert

Am 14. November 2011 gab die Stadt die neue Behelfsbrücke direkt neben der Albertbrücke frei. Das Provisorium zum Preis von 2,3 Millionen Euro wird bis zur vollständigen Sanierung der Albertbrücke den Rad- und Fußverkehr aufnehmen. Damit der Kraftverkehr auf der Albertbrücke bis zur Fertigstellung der Waldschlösschenbrücke (frühestens Oktober 2012) vierspurig rollen kann, werden Fußgänger und Radfahrer schon jetzt auf die Behelfsbrücke umgeleitet. Die erst Ende 2009 gebauten Asphaltadwege auf der Brücke wurden für zwei zusätzliche Kfz-Fahrspuren wieder abgerissen. Zuvor verursachten Autofahrer oft Stau, unter dem auch Straßenbahnkunden litten. Während der Sanierung in etwa einem Jahr fahren dann nur noch Straßenbahnen über die Albertbrücke.

Die derzeitige Umsetzung der Behelfsbrücke birgt einige Probleme in sich: Radfahrer aus Richtung Altstadt müssen zusätzlich zweimal die Straße überqueren und Wartezeiten an Ampeln in Kauf nehmen. Schlimmer ist jedoch die mangelhafte Sicherheit auf der Behelfsbrücke.

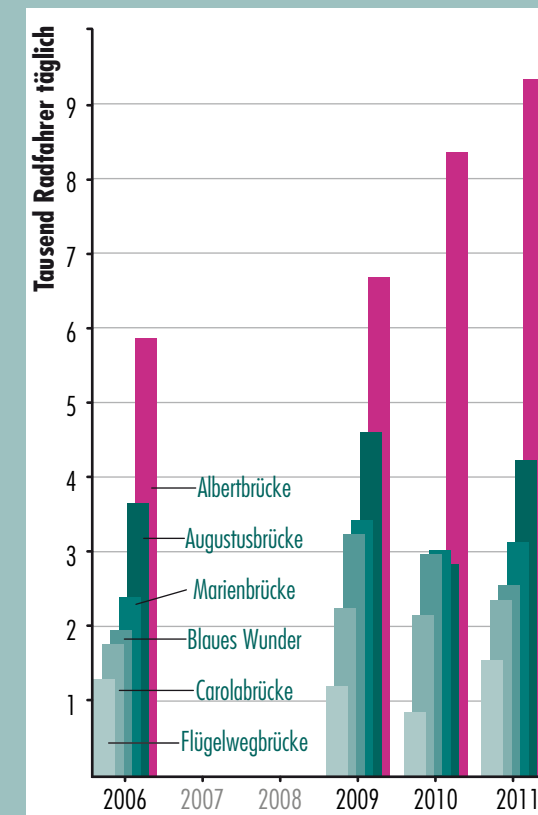


Etwa 9000 Radfahrer fahren täglich über die Albertbrücke.

Auf dem Holzbelag stürzten bereits zum Presetermin in Anwesenheit von Baubürgermeister Jörn Marx und Straßenbauamtsleiter Reinhard Koettnitz mehrere Radfahrer, der Krankenwagen musste schon mehrmals kommen. Die Fahrradbrücke ist schlicht gefährlich.

Der ADFC forderte die Stadt unmittelbar nach Brückenfreigabe auf, die Verkehrssicherheit für Radfahrer wiederherzustellen. Offenbar ist man jedoch der Meinung, an der meistbefahrenen Brücke Dresdens alles richtig gemacht zu haben. Da die Behelfsbrücke voraussichtlich immerhin vier Jahre in Betrieb sein wird, fragen wir uns außerdem, warum die Stadt auf Kosten der Sicherheit von täglich 9.000 Radfahrern Geld sparen will – von der stillschweigenden Priorisierung des Autoverkehrs einmal abgesehen. Warum gibt es für Radfahrer keinen Asphaltbelag?

Franz-Richard Kunze



Radverkehr auf Dresdens Elbbrücken 2006 – 2011.

Quelle: Stadt Dresden

## Termine

## Regelmäßig:

- » **Montagsradeln:** wieder ab April 2012
- » **Öffentliche Sitzung des Vorstands:** 1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, Geschäftsstelle
- » **Critical Mass:** letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lingnerallee

## Einzeltermine:

- » **ADFC-Stammtisch:** 13.3., 10.4., 8.5. jeweils 19 Uhr, Ort: siehe Webseite und Aushang an der Geschäftsstelle
- » **Fahrradcodierung:** 11.4., 25.4., 9.5., 23.5., 13.6., 27.6. jeweils 17.00-19.00 Uhr, Ort: Geschäftsstelle

Weitere Termine finden Sie auf [www.adfc-dresden.de/termine](http://www.adfc-dresden.de/termine).

Die Termine der Radtouren finden Sie auch im gedruckten Radtourenprogramm.

## LEIPZIG

## Es wird eng auf der KarLi

ADFC legt Stellungnahme vor und begleitet Umbauplan kritisch

Seit Anfang der neunziger Jahre wird die grundlegende Sanierung der nördlichen Karl-Liebknecht-Straße und des Peterssteinwegs aufgeschoben. Der Zahn der Zeit hat mittlerweile so stark an den Gleisen genagt, dass die Tram abschnittsweise nur zehn Kilometer pro Stunde fahren darf, um größere Schäden zu vermeiden.

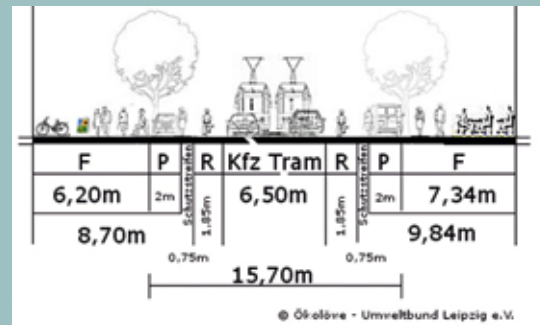


Mit Kreidespray und geliehenen Autos wurde die Planung von LVB und Stadt Leipzig im öffentlichen Raum verdeutlicht. Zwischen PKW und LKW wäre zukünftig ein Radfahrstreifen anstelle der Bäume.

Foto: A. John

Ende 2013 soll nun nach den Plänen von Stadt und LVB eine grundlegende Umgestaltung des Abschnittes zwischen Wilhelm-Leuschner- und Südplatz erfolgen. Im November wurde die laut Stadtverwaltung „einzige vorzeigbare“ Planungsvariante der Öffentlichkeit in verschiedenen Foren präsentiert. ADFC, Ökolöwe und FUSS

e.V. verdeutlichten in einer Aktion, was diese Planung bedeutet: Durch die Separierung der Tram auf eigenem Gleiskörper, die Markierung von Radfahrstreifen sowie den Bau von Parkbuchten würde die Fahrbahn um bis zu acht Meter verbreitert. Platz für Fußgänger, Ein-



So könnte der neue Querschnitt nach Vorstellung des ADFC aussehen.

Fotomontage: Matthias Uhlig

zelhandel und Gastronomie bliebe dann kaum noch. Die heute hohe Aufenthaltsqualität mit altem Baumbestand würde den vermeintlichen Fördermittelkriterien des Stadtbahn-Ausbaus zum Opfer fallen. ADFC, Ökolöwe und FUSS e.V. setzen sich dafür ein, dass Kfz- und Straßenbahnverkehr durchgängig gemeinsam geführt werden, wie ja bereits im Abschnitt zwischen Südplatz und Shakespeare-/Braustraße sowie Riemannstraße und Windmühlenstraße vorgesehen. Das ist ohne Qualitätseinbußen für die Tram möglich. Dadurch können die breiten Gehwege und Bäume erhalten bleiben und weiterhin reichlich Gelegenheit für Freisitze und Gewerbeauslagen bieten. Zusätzlich bleibt Platz für Kfz-Stellplätze und Anlieferflächen.

Alexander John

## Aktiv Radfahren im Alter

Der Seniorenbeirat der Stadt und der ADFC Leipzig e.V. laden für Mittwoch, den 18. April 2012 von 9:30 bis 16 Uhr, zur Informationsveranstaltung „Aktiv Radfahren im Alter“ ein. Die Veranstaltung, die sich an alle aktiven SeniorInnen richtet, findet im Festsaal des Neuen Rathauses, Martin-Luther-Ring 4 – 6, statt. Im Europäischen Jahr für aktives Altern und Solidarität zwischen den Generationen

möchten wir über aktuelle Entwicklungen und Belange im Hinblick auf Fitness/Bewegung von SeniorInnen sowie Neuerungen zum Radfahren (insbes. in Leipzig) diskutieren. Zu den Programmpunkten gehören u.a. Vorträge wie z.B. „Mit Radfahren fit und gesund im Al-

ter“ von Herrn Dr. Hartmann von der Universität Leipzig sowie zum Thema „Neuerungen im Bereich Radfahren“ von Herrn Rickmeyer (Fahrradbeauftragter der Stadt Leipzig) und von Herrn John (Vorsitzender ADFC Leipzig e.V.). Durch die Veranstaltung führt die Leipziger Seniorenbeauftragte, Frau Motzer. Zwischendurch gibt es ein kleines Quiz mit Preisen zum Thema Radfahren.

Im Anschluss an die Veranstaltung wird eine Fahrradtour ins Leipziger Umland angeboten. Die Veranstaltung ist kostenfrei, außer Imbiss und Getränken.

Eine Anmeldung bis zum 11. April 2012 beim Seniorenbeirat ist erforderlich (siehe Kasten).

## Anmeldung

Frau Irmhild Mummert  
Seniorenbeirat Stadt Leipzig  
Telefon: 0341-123 67 29  
Fax: 0341-123 67 25  
E-Mail: senioren@leipzig.de

## Radverkehrsförderung in Leipzig

Heute: Fahrradring Innenstadt und Promenadenring

Völlig überraschend ist Ende November 2011 der Fahrradring in der Leipziger Innenstadt in Teilen als Fahrradstraße beschildert worden und damit erstmals im Straßenbild sichtbar. Bereits 2002 wurde mit dem Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs die Schaffung eines attraktiven inneren Fahrradstraßenringes um die Innenstadt beschlossen. Gelegentlich wurde der Fahrradring auch thematisiert, doch passiert ist innerhalb der fast zehn Jahre nichts. Die plötzlichen Maßnahmen begründet die Stadtverwaltung mit dem gleichzeitig angeordneten Radfahrverbot entlang des gesamten Promenadenringes. Da hier an wichtigen Abschnitten keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, könne und müsse auf den Innenring ausgewichen werden.

Die Stadt macht es sich hier etwas zu einfach: Mit der Vollsperrung wichtiger Straßenabschnitte für den Radverkehr drückt sie sich davor, für alle Verkehrsarten verträgliche Bedingungen im Straßenquerschnitt zu gestalten. Folgte man der städtischen Argumentation, könnte man regelmäßig den Radverkehr



Der Schilderbaum an der Thomaskirche weist nun auch die Fahrradstraße am Fahrradring Innenstadt aus.

Foto: Florian Quitzsch.

## Neuer Vorstand in Leipzig

Auf der Mitgliederversammlung am 7. Februar 2012 stand die Wahl eines neuen Vorstandes auf der Tagesordnung. Der neue Vorstand vergrößert sich um 2 Personen und besteht aus Bernd Starkloff, Hendrik

auf Hauptstraßen verbieten und so sämtliche Interessenkonflikte zugunsten des Auto- und zu Lasten des Radverkehrs aus der Welt schaffen. Pikant ist dieser Ansatz besonders im citynahen Bereich, wo eine Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsarten selbstverständlich sein sollte und die Reduzierung des Kfz-Aufkommens am Promenadenring ohnehin überfällig ist. Zusätzliche Umwege von bis zu fünf Minuten sind mit einer vorgeblich beabsichtigten Förderung des Radverkehrs nicht vereinbar und treffen vor allem den Alltagsradverkehr, also diejenigen, die zügig die City passieren wollen. Nach zwei Jahren Prüfung der Beschilderung am Promenadenring gibt es immer noch keinen

## Was ist eine Fahrradstraße?

- Straßen, die durch Verkehrszeichen 244.1 nach StVO als Fahrradstraße gekennzeichnet sind, dürfen nur von Radfahrenden befahren werden.
- Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist. Sie haben sich dann dem Radverkehr unterzuordnen.
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Dies ist im allgemeinen Straßennetz nur erlaubt, wenn sie den sonstigen Verkehr nicht behindern.
- Es gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30.
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.



Z 244.1 „Fahrradstraße“ und  
Z 244.2 „Ende der Fahrradstr.“

Ansatz zur Verbesserung der Radverkehrsführung. In dieser Zeit wurden die Kreuzungen an Roßplatz, Gerberstraße und Wilhelm-Leuschner-Platz aufwändig geplant bzw. umgebaut, ohne die angrenzenden Streckenabschnitte entlang des Ringes im Hinblick auf Rad- und Fußverkehr zu betrachten.

Ähnliches gilt für den Fahrradring Innenstadt. Hier bleibt vollkommen unklar, wann dieser vollständig beschildert und gestaltet sein wird. Ein Zeitplan oder Umsetzungskonzept liegen bisher nicht vor. Auch aus diesen Gründen bietet der ADFC seine tatkräftige Unterstützung an.

Alexander John

Bark, Mathias Weber, Evelyn Weiser, Marianne Ramson und Alexander John. Felix Cremer wird sich zukünftig mehr um sein Studium kümmern, dem ADFC jedoch gelegentlich unter die Arme greifen. Der Vorstand dankt ihm für seine tatkräftige Unterstützung.

## LEIPZIG

## Kontakt

ADFC Leipzig e.V.  
Grünwaldstr. 19,  
04103 Leipzig  
Tel.: 0341-22 54 03 13  
Fax: 0341-22 54 03 14  
info@adfc-leipzig.de  
www.adfc-leipzig.de

Geschäftszeit:  
Di bis Do 14 – 18 Uhr  
Treffen: jeden 2. und  
4. Di im Monat 18 Uhr



## Dreckige Luft in Sachsens Städten

Trotz gültiger Luftreinhaltepläne sind die Luftverhältnisse in den großen sächsischen Städten weiter gesundheitsgefährdend. In Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau und Görlitz wurden auch 2011 die Grenzwerte an bis zu 69 Tagen überschritten. Für den Spitzenreiter Leipzig bedeutet das, dass man an jedem fünften Tag des Jahres wegen der Gesundheitsgefahr lieber zu Hause bleiben sollte.

Statt zügig die vorhandenen Luftreinhaltepläne umzusetzen, spielen die Städte lieber auf Zeit. Dadurch drohen Umweltzonen und Strafzah-

lungen sowie weitere gesundheitliche Schäden. Würde der Fußgänger- und Radverkehr engagierter gefördert werden, könnte damit die Schadstoffbelastung messbar gesenkt werden. Eine Politik, die zeigt, dass Radfahren erwünscht ist, könnte mehr Menschen zum Umsteigen auf das effizienteste Verkehrsmittel bringen. Bessere Luft, mehr Gesundheit und Lebensfreude wären die Folge - und weniger Stau für die, die auf ihr Auto tatsächlich angewiesen sind. Ein Gewinn für alle.

## Verkehrsdialog Sachsen: Bürgerrechte nur für Autofahrer?



Leider wollte uns das zuständige Ministerium das offizielle Logo des Sächsischen Verkehrsdialogs nicht ohne Weiteres zur Verfügung stellen.

Bild: Konrad Krause

Der sächsische Verkehrsminister Morlok (FDP) lud Ende des letzten Jahres zum Sächsischen Verkehrsdialog ein. „Individuelle Mobilität ist ein Bürgerrecht, das wir mit pfiffigen Ideen in einer schlanken Struktur schützen werden“, so seine einleitenden Worte zur Diskussion über die Ziele des neuen Landesverkehrsplanes. Im Verlauf seiner Rede wurde klar, was er damit meint: Weitere Investitionen für den Neubau von Straßen, obwohl die Dichte an überörtlichen Straßen schon jetzt 30 % über dem Bundesdurchschnitt liegt. Und auch die Elektroautomobilität soll gefördert werden. Die Wichtigkeit des ÖPNV wird zwar betont, aber die Kürzungen werden verschwiegen. Der Radverkehr ist dem Minister nicht einmal eine Erwähnung wert: Bürgerrechte nur für Autofahrer?

Wo sind die pfiffigen Ideen, die der Minister verspricht? Der Ausbau eines sachsenweiten Radverkehrsnetzes für den Alltagsverkehr? Fehlanzeige. Förderung der Intermodalität wie Park & Ride, Park & Bike oder Carsharing? Das ist nichts für das Autoland Sachsen. Stattdessen gab es in den Diskussionen Vorschläge wie diesen: Gehwege in kleineren Orten nur noch vor Kindergärten und Schulen zu bauen. Für die wenigen Fußgänger lohnt der Aufwand nicht. Dabei könnte man daraus eine „pfiffige Idee“ machen, „Shared Space“ kann in kleinen Orten nicht nur verkehrstechnisch funktionieren, sondern auch die Gemeinden beleben.

Aber es läuft schon jetzt nicht mehr rund im Autoland. Es ist ein offenes Geheimnis, dass seit Jahren das Geld für die Instandhaltung der vielen alten und neu gebauten Straßen fehlt. Mehrere Vertreter der Kommunen beklagten dies in den Foren. Bundes- und Staatsstraßen werden herabgestuft, so dass die Last der Erhaltung bei den Kommunen hängen bleibt. Diese sparen dann natürlich bei den Fußgängern und Radfahrern zuerst. Der motorisierte Verkehr ist ja wichtiger, womit wir wieder beim versprochenen Bürgerrecht auf individuelle Mobilität wären.

Olaf Matthies



Olaf Matthies ist aktiv im ADFC Dresden und fährt jeden Tag mit dem Rad nach Radeberg zur Arbeit.

## Radfahrer ganz Sachsens – vernetzt euch!

Der ADFC ist nicht nur ein Verein, es gibt in Sachsen ja gleich mehrere. Als zur Wende verschiedene Bürgerinitiativen entschieden, sich dem bislang westdeutschen ADFC anzuschließen, übernahmen sie auch dessen Strukturen. Neben den Ortsvereinen soll sich der ADFC Sachsen e.V. auf Freistaatsebene für das beste Verkehrsmittel der Welt einsetzen. Begegnung sind wir uns auf dieser Ebene bisher nur auf jährlichen Landesdelegiertenkonferenz. Das bedeutet: Anreisen, Berichte anhören, Arbeitsschwerpunkte diskutieren, Finanzplan beschließen, ggf. den Landesvorstand wählen und wieder abreisen. Für einen Austausch von Erfahrungen bleibt keine Zeit. So entstand die Idee ...

### Landesaktiventreffen in Grethen

Aus der Idee wurde ein Landesaktiventreffen. Dank der Dresdner Geschäftsstellenleiterin Barbara Baum konnten wir an einem Novemberwochenende ins Naturfreundehaus Grethen bei Grimma einladen. Dort warteten preiswerte Zimmer, ein Konferenzraum, Ruhe, Platz, herbstlich sonnige Natur und vor allem viel Zeit auf die Aktiven.

Ein ganzer Sonntagnachmittag und ein halber Sonntag standen uns gemeinsam zur Verfügung. Aus der Frage, warum der Dresdner Ortsverband stark wächst, die anderen aber eher langsam, entwickelte sich ein intensiver Austausch über

Formen und Inhalte der Öffentlichkeitsarbeit, über Mitgliederwerbung und -betreuung in den drei größeren Ortsverbänden. Auch wenn wir keine abschließende Antwort fanden, war der Austausch doch sehr anregend.

Eine andere Gruppe beschäftigte sich mit Erfahrungen bei den ADFC-Radtouren und diskutierte über den Freistaat Sachsen, der den Trend zum Radtourismus weitgehend verschläft. Nicht zuletzt ging es am Samstagabend um die verkehrspolitische Ausrichtung des Vereins. Die Diskussion endete mit dem Beschluss, unser diesbezügliches Positionspapier zu aktualisieren.

### Zeit füreinander

Schön wurde das Treffen aber erst durch die Zeit miteinander: Zwei kleinere Wanderungen, Lagerfeuer, gemeinsame Mahlzeiten und am Sonntagmorgen noch ein Stadtspaziergang durch Grimma, geführt von Antje Böttcher und Monika Micheel aus Leipzig, die die Stadt als Fluthelfer 2002 kennen lernten.

Fazit des Wochenendes: Das soll es wieder geben. Vielleicht schaffen wir es dieses Jahr, gemeinsam anzureisen und vielleicht kommen ja auch ADFC-Mitglieder von außerhalb der großen Städte, das war dann auch der größte Wunsch der Anwesenden.

Jochen Böttcher



### Beitrittsformular Ich möchte ADFC-Mitglied werden.

Vorname, Nachname		Geburtsjahr	
Straße, Hausnummer			
Postleitzahl, Ort			
Telefon		E-Mail	
Ich trete bei als			
<input type="radio"/> Einzelmitglied (Jahresbeitrag 46 Euro.)		<input type="radio"/> Fördermitglied	
<input type="radio"/> Familien-/Haushaltsmitglied mit folgenden Personen, die mit mir in einem Haushalt wohnen:			
Namen und Geburtsjahr			
(Jahresbeitrag 58 Euro.)			
Unterschrift		Haben Sie Fragen oder wünschen Sie erst weitere Informationen, mailen Sie an <a href="mailto:mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de">mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de</a> .	

### Als ADFC-Mitglied erhalten Sie

- » **Private Verkehrs-Haftpflichtversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 1 Mio. €, 500 € Selbstbeteiligung)
- » **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 0,25 Mio. €, 300 € Selbstbeteiligung)
- » Zeitschriften **Reflektor** und **Radwelt** kostenlos
- » Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclists' Federation (ECF)**
- » **Rabatte** bei vielen Angeboten des ADFC und bei der Fahrrad-Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)



# Die Stadt als Parkplatz?

Über den Platzbedarf verschiedener Mobilitätsformen

Was ist eigentlich eine Stadt? Städte beherbergen viele Menschen mit relativ geringem Abstand untereinander. Sie zeichnen sich also durch das Kriterium Dichte aus, auf das wir schon in der Winterausgabe des Reflektors eingegangen sind. Die Kernfunktionen einer Stadt sind leicht untereinander erreichbar: Wohnen, Arbeit, Freizeit, Bildung, Einkauf und Kultur; der Dichte folgt bei entsprechend gestaltetem öffentlichen Raum auch Leben und damit Lebensqualität. Städte entstanden aus dem Wunsch heraus, wichtige Punkte des Lebens vom Wohnort aus gut erreichen zu können.

Natürlich lässt sich Dichte nicht beliebig steigern – dann bleibt für den Einzelnen irgendwann nicht mehr genügend Platz zum Rückzug. Bei zu dichter Bebauung ergeben sich in großen Städten auch Probleme mit dem Stadtklima. Doch der zur Verfügung stehende Platz muss effizient verwendet werden: Er ist ein begrenztes Gut. Gerade in den lebendigen urbanen Vierteln wie Leipzig-Connewitz, der Dresdner Neustadt oder dem Chemnitzer Kaßberg ergeben sich Platzprobleme auf Straßen und Plätzen. Doch wie kommen sie zustande?

In unseren Städten sind Platzprobleme fast immer durch die massive Nutzung von Autos verursacht. Schaut man sich typische Straßenquerschnitte an, so entfällt meist ein Großteil davon auf den Autoverkehr: Fahrbahn und geparkte Wagen verhindern häufig die Nutzung von zwei Dritteln des Straßenraums für Menschen, die

gerade ohne Auto unterwegs sind. Der Grund ist schnell gefunden. Er liegt nicht etwa darin, dass eine überwältigende Mehrheit Auto fahren würde, sondern vor allem im Parken. Einfache Rechnungen (siehe Grafik) führen zum Ergebnis, dass ein Auto im Stand die 15-fache Fläche eines Fußgängers in Anspruch nimmt und immerhin etwa die 8-fache Fläche eines abgestellten Fahrrades. In Fahrt verstärkt



**Aktion eines Verkehrsvereins in Barcelona: 200 Menschen als Fußgänger, in 2 Bussen und in 175 Autos.**

Fotos: Plataforma Diagonal per a Tothom Barcelona

sich der Effekt durch Sicherheitsabstände. So benötigt ein Auto bei Tempo 50 etwa 60 m<sup>2</sup> Platz und damit etwa das 12-fache eines fahrenden Radfahrers und das 90-fache (!) eines gehenden Menschen. Ein mäßig besetzter Bus kommt dem Radfahrer gleich, Ähnliches gilt für Straßenbahnen.

Verdeutlicht man sich diese Zahlen, so wird klar, dass ein Großteil des öffentlichen Raumes von Pkw verbraucht werden wird, wenn man in Städten verkehrspolitisch auf das Auto als primären Fortbewegungsmodus setzt. Der Lösungsvorschlag, einfach mehr Platz zu schaffen,

Städte lockerer zu bebauen und breite Straßen für den Autoverkehr zu schaffen, wird in Deutschland seit Mitte des letzten Jahrhunderts verschieden stark verwirklicht und führte neben anderen Faktoren zu einem massiven Rückgang des Lebens auf den Straßen. Dazu werden durch diese Art des Städtebaus Stadtfunktionen weiter voneinander getrennt – die Dichte sinkt – und Autofahren wird noch attraktiver. Nachteile haben insbesondere die Menschen, welche ihre Wege nicht primär mit dem Auto zurücklegen.

Ungerecht ist in diesem Zusammenhang, dass die Gemeinschaft große Mengen Platz und teure Infrastruktur zur Verfügung stellt, den sich der jeweils Auto fahrende Teil der Bevölkerung aneignet. Besonders deutlich wird dies an öffentlichen gebührenfreien Parkplätzen, die fast jede Stadtstraße säumen. So besitzen zwar weniger als die Hälfte der Haushalte in sächsischen Großstädten ein Auto, doch durch die „Stellplatzablässe“, die in vielen Bauordnungen (so in der sächsischen Bauordnung, §49) festgelegt ist, wird jeder Stadtbewohner gezwungen, Parkplätze zu schaffen. Das ist ein Skandal und übrigens ein Relikt aus dem „Dritten Reich“.

Wo ordnet sich in dieser Thematik das Fahrrad ein? Das Fahrrad ist ein Transportmittel, mit dem in der Stadt die meisten Wege bewältigt werden können. Es ist schnell und benötigt um Größenordnungen weniger Platz als Autos. Neben dem öffentlichen Verkehr ist es damit ein platzsparendes – und deshalb stadtverträgliches – Fortbewegungsmittel.

Franz-Richard Kunze



Franz-Richard Kunze studiert im 5. Semester Physik an der TU Dresden.



## Geparktes Auto bzw. Fahrrad

**Geparktes Auto**  
mit Parkabstand in einer Parklücke  
 $5\text{ m} \times 2,5\text{ m} = 12,5\text{ m}^2$

**Geparktes Fahrrad**  
auf einem Fahrradparkplatz  
 $1,5\text{ m}^2$

## Fahrendes Auto bzw. Fahrrad

**Fahrendes Auto (Tempo 50 km/h)**  
4 m lang, 2 m breit, 1,6 m Abstand nach vorn,  
je 0,5 m zu den Seiten  
 $20\text{ m} \times 3\text{ m} = 60\text{ m}^2$

**Fahrendes Fahrrad**  
2 m lang, 0,65 m breit, 2 m Abstand nach vorn,  
je 0,3 m Abstand zu den Seiten  
 $1,25\text{ m} \times 4\text{ m} = 5\text{ m}^2$

Flächenverbrauch: PKW und Fahrrad im Vergleich.



## ADFC Sachsen wächst stetig

Der ADFC Sachsen ist im letzten Jahr um 229 Mitglieder größer geworden. Sachsenweit sind wir damit inzwischen über 2500 Mitglieder. Das ist das dritte Jahr in Folge mit vielen neuen Mitgliedern (2009: 190, 2010: 239). Zwar sind wir einer der schnell wachsenden ADFC-Landesverbände, allerdings gibt es in Sachsen noch vergleichsweise wenige ADFC-Mitglieder pro 1000 Einwohner und besonders in den Städten großes Wachstumspotential.

Damit unser Einfluss wächst und wir unseren Mitgliedern noch einen besseren Service anbieten

können, müssen wir mehr Mitglieder gewinnen. Sprechen Sie Menschen aus Ihrem Umfeld an, die noch nicht im ADFC sind. Die 3,84 € im Monat für den Mitgliedsbeitrag hat eigentlich jeder übrig.

Für Menschen, die den ADFC vor allem finanziell unterstützen möchten, bieten wir die Fördermitgliedschaft an. Auch hier haben wir noch ein enormes Wachstumspotential (derzeit haben wir in Sachsen 38 Fördermitglieder).

Konrad Krause

## Ein Neustart: Radfahrer zwischen Zittau und Weißwasser werden aktiv und suchen Mitstreiter

Einige Tausend Menschen nehmen alljährlich im Frühsommer an der Sternradfahrt des Landkreises Görlitz teil. So viele Radbegeisterte gibt es also in Ostsachsen. Aber nur rund 60 Mitglieder zählt der ADFC in dieser Region. Diese Zahl soll bald steigen, wenn es nach drei Aktiven aus Görlitz und Zittau geht. Gemeinsam wollen sie eine „Ortsgruppe“ ins Leben rufen, die sich

mittelfristig weiter verzweigen könnte – denn „Ort“ schließt Zittau in diesem Fall genauso ein wie Weißwasser, die als äußerste Zipfel des Landkreises immerhin fast 100 Kilometer voneinander entfernt sind.

Dies mag auch einer der Gründe sein, warum sich nur so wenige der zahlreichen Radfahrer der Region im Verein engagieren: Innerhalb eines großen Landkreises ist es sehr viel schwieriger, an einem für alle schnell

erreichbaren Ort Veranstaltungen rund ums Rad anzubieten als in einer Großstadt wie Dresden.

Die drei Aktiven (Jens Janneck und Ines Igney aus Görlitz, Ingolf Sperling aus Hirschfelde bei Zittau) haben vor dieser Herausforderung Respekt, lassen sich von ihr aber nicht verschrecken. Wichtig ist ihnen die Zusammenarbeit mit den Stadtplanungsämtern vor Ort, um den Ausbau von Radwegen und Radparkplätzen zu unterstützen. Schon sehr schnell soll aber auch ein Netzwerk für Radler entstehen, das dem Austausch von Infos rund ums Rad dient; wie Terminen geführter Radtouren, Kleinanzeigen oder auch verkehrspolitischen Themen. Dafür gibt es im sozialen Netzwerk Facebook bereits eine eigene Seite (Radfahren! ADFC Görlitz Ostsachsen). Außerdem entsteht derzeit ein Newsletter. Wer ihn erhalten möchte, sende bitte eine kurze E-Mail an [ostsachsen@adfc-sachsen.de](mailto:ostsachsen@adfc-sachsen.de). An die gleiche Adresse (oder per Telefon: 03 58 43 – 22 95 28) können sich Mitglieder auch mit Wünschen an eine lebendige Fahrradgemeinschaft wenden und mit Ideen, wie sie sich selbst darin einbringen könnten. Längerfristig und mit der Hilfe neuer Aktiver soll es auch eigene Veranstaltungen des ADFC Ostsachsen geben.

Ines Igney



Ines Igney engagiert sich für familienfreundliches Radeln in der Neißeregion.

Foto: privat

## Neues Bett+Bike-Verzeichnis erschienen

Das Netz fahrradfreundlicher Unterkünfte ist auch im letzten Jahr weiter gewachsen. Im Bett+Bike-Verzeichnis 2012 präsentieren sich rund 5.200 Gastgeber aus ganz Deutschland, die sich auf die Bedürfnisse der Radfahrer eingestellt haben. Da das Verzeichnis auch weiterhin handlich bleiben soll, werden nur die wichtigsten Informationen dargestellt: Adresse, Telefon, Internet, Angaben zum Haus, Preise, Service und ein Foto. Eine Übersichtskarte zeigt alle Orte, in denen es mindestens ein Bett+Bike-Haus gibt.

Ausführliche Informationen zu den Häusern findet man auf [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de). Erhältlich ist das Verzeichnis im Lenkertaschenformat im Buchhandel oder über das Bestellformular auf [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de). Es kostet für ADFC-Mitglieder 4,95 € (inkl. Versand), sonst 4,95 € (zzgl. 1,44 € Versand). In den ADFC-Geschäftsstellen in Dresden und Leipzig ist das Bett+Bike-Verzeichnis für ADFC-Mitglieder für 2 € und für Nichtmitglieder für 4 € erhältlich.



### Leserbriefe

**Zu „Fahre nicht auf unseren Wegen!“, Reflektor Herbst 2011:**  
Liebe „Reflektoren“!

Als relativ neues Mitglied des ADFC möchte ich noch in paar persönliche Anmerkungen zum o.g. Artikel machen: Prinzipiell sind alle aufgezeigten Fakten richtig, aber ich würde erstens keinem Radfahrer verbieten auf dem Gehweg zu fahren, zumal wenn man, wie es mir passierte auf einer Hauptstraße ohne Radweg einen Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden, linksabbiegenden Auto „überlebt“ hat. (Vielleicht ist dieses die Intention der Polizei, Radfahrer nicht vom Gehweg zu verjagen?) Zweitens würde ich nie meinen Sohn ab dem 9. Geburtstag auf der Straße fahren lassen, obwohl es gesetzlich so vorgeschrieben wäre, weil ich erlebt habe, wie ein

ebenso altes Kind auf der Straße in Dresden vom Auto faktisch überrollt wurde. Drittens wird der „Verkehrsraum“ Fußweg natürlich auch noch von anderen Interessen stark beschränkt und eingeengt, wie Aufsteller, Ständer, Stühle, Tische von Händlern oder Jalousien unter denen ein größerer Bewohner wie ich, irgendwie „durchtauchen“ muss. Das Foto zeigt es ja, gewollt oder ungewollt.

Die Ursache des ganzen Dilemmas ist doch, dass einfach die Dichte aller Verkehrsarten so hoch ist, dass wir uns zwangsläufig ins Gehege kommen, was natürlich durch manchen Chaoten aller Arten von Verkehrsteilnehmer verschärft wird. Paragr. 1 der StVO ist doch faktisch außer Kraft gesetzt. Genauso die gesellschaftliche Verantwortung

einer „Verkehrserziehung“. Wer kennt denn dieses Wort noch? Gibt es noch eine Vorbildfunktion kommunaler, öffentlicher Verkehrsteilnehmer (Verkehrsmittel), wenn man täglich erlebt, wie Straßenbahnen Linksabbieger, egal ob Auto oder Radfahrer, von den Schienen „runterklingeln“? Oder wenn Straßenquerer von Busfahrern wüst beschimpft werden? So lange der begrenzte Verkehrsraum auch dazu benutzt wird, Politik zu machen, (Beim Wort „verkehrspolitischer Sprecher“ der Parteien, fällt mir dazu nichts besseres ein!) wird sich nichts daran ändern, dass eben der GESAMTE VERKEHR, einschließlich der VERKEHRSPOLITIK zur Zeit ASOZIAL ist!

Viele Grüße!  
Dr. Paul, Dresden

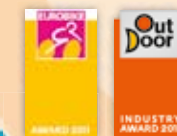
### ANZEIGE



## MOUNTAIN X 31

Wasserdichter Alpengross-Rucksack

5 Jahre Garantie  
Made in Germany  
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)



- wasser- und staubdicht für extremen Einsatz
- unterteilbares Hauptfach mit zwei Zugängen
- komfortables Vollkontakt-Rückensystem für lange Strecken
- wiegt nur 1.200 g
- viele Features für alles Wichtige unterwegs

**ORTLIEB** WATERPROOF



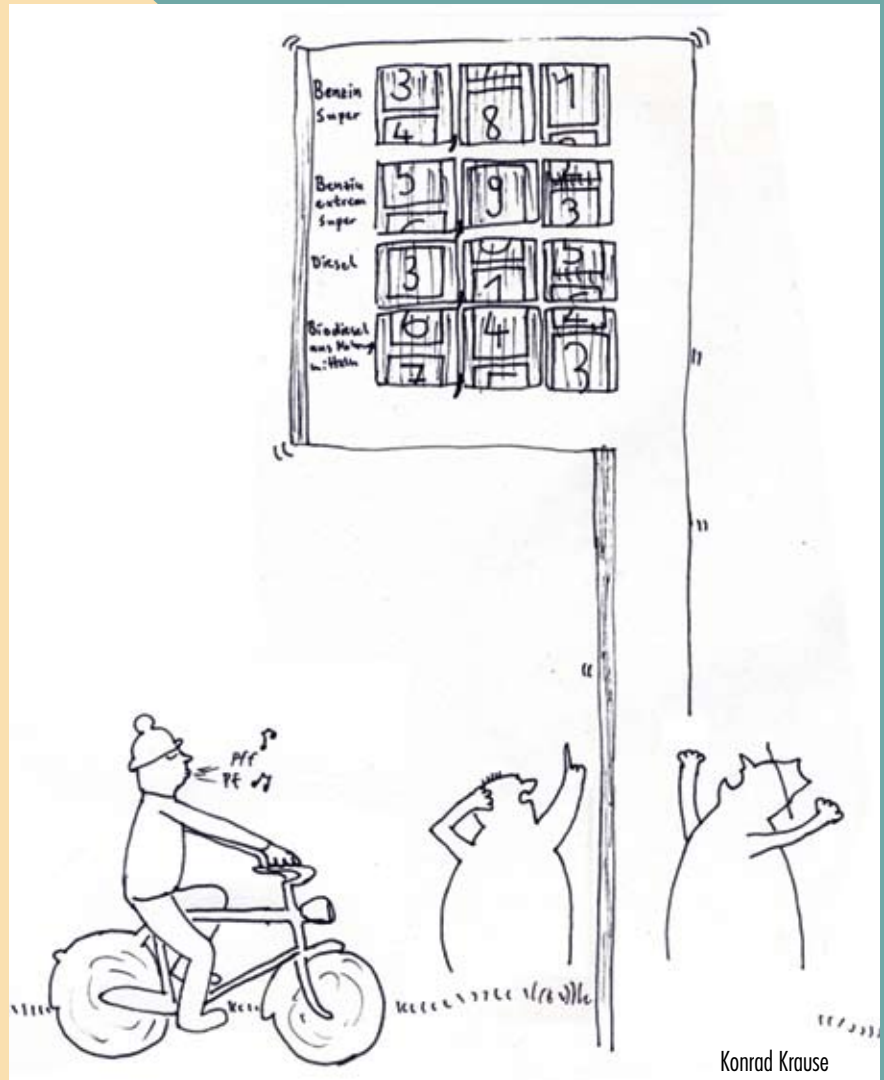
# ROTKELCH

Der Benzinpreis steigt. Eigentlich ist das keine Nachricht, sondern ein Zustand und jeder, der über sein Mobilitätsverhalten nachdenkt, wird versuchen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen – zum Beispiel aufs Fahrrad. Und wer das nicht tut, hat im Wesentlichen – Pech. Diesen einfachen Mechanismus nennt man Selbstverantwortung.

Vertreter der FDP (Grundsatz: „Selbstverantwortung erfordert, sich von fremden Autoritäten zu emanzipieren, Bevormundungen und Bemutterungen zu überwinden und sich des eigenen Verstandes zu bedienen.“) haben zuletzt wiederum den ständig steigenden Benzinpreis zum Anlass für eine Pressemitteilung gemacht. „Höhere Benzinpreise rechtfertigen eine Anhebung der Pendlerpauschale“, wird der Presse gemeldet. Dass die Gesellschaft die Kosten der Autofahrer übernehmen soll, ist die eigentliche Botschaft. So sieht sie aus, die neue Selbstverantwortung der FDP.

Aber auch die andern machen super mit: Ein Hinterbänkler von der CSU ruft zum Kampf: „Wir können den ständig steigenden Spritpreisen nicht länger tatenlos zusehen“ und befindet sich damit in der ganz großen Koalition mit einem SPDler und Klaus Ernst von der Linken. Ernst? Richtig, das war doch der mit dem silbernen Porsche.

Nicht nur CSU und Linke, sondern auch Facebook ist ja bekanntlich ein Hort der radikalen Weltverbesserer. Dort, so schreiben die Zeitungen, hat sich nun eine Gruppe gegründet mit dem Ziel, die Tankstellen zu boykottieren. Besonders pikant: Die Gruppe wurde von Autofahrern gegründet. Und hat schon eine Million Mitglieder! Als radikaler Weltverbesserer blieb mir natürlich nicht viel übrig. Ich habe mitgemacht und bin, wie eigentlich jeden Tag im Jahr, nicht tanken gefahren.



Ob nun aus Tankstellenkritik, buchhalterischem Ehrgeiz oder dem ehrenwerten Ziel der Weltrettung: Ein Tankstellenboykott ist ein erster Schritt zur autofreien Welt.  
Konrad Krause

P.S.: Die unangefochtene Speerspitze der Facebookrevolution finden Sie unter [www.facebook.com/adfc.reflektor](http://www.facebook.com/adfc.reflektor).

Der nächste Reflektor erscheint Anfang Juni 2012.

Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause.  
Informationen zur Mitgliedschaft unter [www.adfc-sachsen.de](http://www.adfc-sachsen.de) und [mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de](mailto:mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de)